dr. sc. Miloslav Sohr
Zelná 104/13.
Brno 619 00
sohrm@seznam.cz

Primljeno/Received: 10.11.2016.
Prihvaćeno/Accepted: 21.7.2017.
Rad ima dvije pozitivne recenzije
Pregledni rad/Review

UDK 656.2(497.541)(091)"18"
625.1(497.541)(091)"18"

GRADNJA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U POŽEŠKOJ ŽUPANIJI KRAJEM 19. STOLJEĆA

Sažetak: Posljednja dva desetljeća 19. stoljeća razdoblje su pojačane izgradnje željezničke infrastrukture u Slavoniji. Godine 1885. puštena je u promet pruga Barč – Pakrac, koja je imala glavnu ulogu glede prijevoza drvne mase sa zapadnoga dijela Slavonskoga gorja. Početkom 90. godina (1893. – 1894.) sagrađena je željeznica Osijek – Našice – Nova Kapela – Batrina, s odvojkom Pleternica – Požega, koja je prolazila dijagonalno središtem Slavonije i trebala je biti od strateškog značaja za razvoj gospodarstva ove regije. Godine 1897. puštena je u promet pruga koja je u Pakrac stigla sa suprotne strane, iz pravca Banove Jaruge i Dugog Sela. Problematika je izgradnje navedenih pruga obrađena uglavnom na osnovi dokumenata pohranjenih u Hrvatskomu državnom arhivu (fond Odjela za unutarnje poslove Zemaljske vlade) i vijesti objavljenih u onovremenome tisku (*Glasnik županije Požeške*).

Ključne riječi: željeznica, Hrvatska u nagodbenom sistemu, povijest željeznice.

Uvod

Kada govorimo o izgradnji željezničke infrastrukture u Požeškoj županiji 1880-ih i 1890-ih godina, znači krajem 19. stoljeća, imamo, dakako, na umu ovu županiju u onovremenim granicama. To znači na zapadu sve do Ilove, uključujući daruvarsko područje, a na jugu do Save, s pojasom inkorporirane Vojne granice od Lipovljana, preko Novske, Nove Gradiške, Slavonskog Broda sve do Andrijevaca. Tekst ovoga priloga temelji se najvećim dijelom na

izvornim dokumentima iz fundusa Odjela za unutarnje poslove Zemaljske vlade pohranjenom u Hrvatskomu državnom arhivu u Zagrebu (fond HDA-79., Upravni odjel Zemaljske vlade 10 – 4)[268] i vijestima iz tadašnjeg *Glasnika županije Požeške*, tjednika, koji je počeo izlaziti 1891. godine.

Trojedna kraljevina Hrvatska, Slavonija i Dalmacija je nakon 1868. bila u nagodbenom sustavu s Ugarskom, pri čemu je dio upravnih poslova (izvršne vlasti) obavljala samostalno, a drugi dio zajedno. Samostalni su bili unutrašnji poslovi, uključujući zemaljski proračun, bogoštovlje i nastava te pravosuđe. Posredstvom triju istoimenih odjela izvršavala ih je Zemaljska vlada u Zagrebu. U zajedničke poslove Hrvatske i Ugarske spadali su između ostaloga gospodarski poslovi, uključujući trgovinu, industriju, obrt, saobraćaj, željeznice, luke, brodarstvo, zajedničke ceste, poštu, telegraf. Regulirala ih je ugarsko-hrvatska (centralna) vlada u Budimpešti, putem pojedinih ministarstava. U sljedećem tekstu najčešće ćemo naći Ministarstvo za javne radove i komunikaciju, koje je bilo u to vrijeme mjerodavno za izgradnju željezničke mreže. Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade u Zagrebu imao u tim poslovima uglavnom ulogu posrednika između ministarstva u Budimpešti te nižih jedinica uprave i drugih subjekata u Hrvatskoj (u ovom slučaju najčešće podžupanija).[269]

U vrijeme konstituiranja kapitalističke ekonomije, slavonske su županije, poslije Zagreba, ekonomski najrazvijenije područje Trojedne kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije. No proces industrijalizacije u usporedbi s ugarskim dijelom države i ovdje je u izrazitom zaostatku. Hrvatska se nalazi u nagodbenom sistemu u nepovoljnom položaju, s ostacima feudalnog uređenja, nedostaju osnovne sirovine, područje je prometno izolirano, a domaći proizvođači teško opstaju zbog jake konkurencije stranih proizvoda. Do određenog napretka dolazi nakon austro-ugarske okupacije Bosne 1878., kada se za slavonske proizvođače otvara novo tržište.[270] Gospodarski razvoj koji je reguliran zajedničkim ministarstvom u Budimpešti nije reflektirao lokalne hrvatske interese, a isto je vrijedilo i za izgradnju i promet na željeznici. Prve željeznice na području današnje Hrvatske sagrađene su još prije nagodbe 60. godina 19. stoljeća. To su prvo pruge Kotoriba – Pragersko (kroz Međimurje) i Zidani Most – Sisak s odvojkom Zagreb – Karlovac. Ove pruge predstavljaju interes austrijskog kapitala koji je usmjeravao tokove robe na luku u Trstu. Na njima je prometovalo društvo tzv. *Južne željeznice*.

Nakon nagodbe, interes ugarsko-hrvatskog dijela Monarhije usmjerava se na luke na vlastitom teritoriju – i to najviše na Rijeku. Iz tog se razloga počinje graditi pruga od Budimpešte prema Rijeci, postupno u nekolika etapa. Na teritoriju Hrvatske stupila je 1870. kod Koprivnice (pruga Gyekenyes – Zagreb) da bi u jesen 1873. bila dovršena od Karlovca do Rijeke. Iste je godine nekoliko mjeseci ranije Rijeka dobila prugu i sa suprotne strane od Ljubljane. Godine

268 http://arhinet.arhiv.hr/details.aspx?ItemId=1_4062 (10. 10. 2016.)

269 Više vidi: BEUC, 1985.

270 KARAMAN, 1966., 283.-372.

1870. došla je željeznica do Osijeka iz pravca Sombora i Dalja i isto tako sa sjevera od Pečuha i Belog Manastira. Od Dalja je 1878. sagrađena pruga preko Borova do Slavonskog Broda (s odvojkom Vrpolje – Šamac, 1883 produžena do Save), koja je godinu nakon toga stigla i do Bosanskog Broda. Godine 1882. puštena je u promet željeznica Sisak – Sunja – Dobrljin, koja se na bosanskom teritoriju spojila sa ranije sagrađenom prugom iz pravca Banje Luke. Godine 1883. otvorena je pruga Novi Sad – Zemun s odvojkom Inđija – Sremska Mitrovica[271].

Kao što se vidi iz predloženoga, glavni „igrači“ na polju željeznica u Hrvatskoj u drugoj polovini 19. stoljeća su austrijske *Južne željeznice* i Ugarske kraljevske državne željeznice, a kasnije se pojavljuju i drugi, manji prijevoznici. Što se tiče hrvatskih strateških interesa, izgradnja je tekla bez koncepcije, i to uglavnom kao produženi, na početku slijepi krakovi s područja Austrije ili Ugarske.

1. Pruga Barč – Pakrac

Prvi sačuvani dokument Odjela za unutarnje poslove Zemaljske vlade u kojem se spominje pruga Barč (Barcs) – Pakrac, potječe s kraja 1882. godine. Dana 21. studenoga 1882. šalju veleposjednici, trgovci i obrtnici Pakračke podžupanije (područje Pakraca, ali i Daruvara) molbu Zemaljskoj vladi u Zagrebu. U njoj traže što skoriju izgradnju željeznice, koja bi omogućila razvoj gospodarstva: „...s obzirom njihovog od svakog prometa isključenog položaja i poremećenog privrednog stanja...“. Dopis sadrži zanimljiv podatak, koji govori da već od 60. godina 19. stoljeća postoji „nastojanje dolaska pruge Sisak – Osijek“. Već od 1877. riješena je legislativa oko izgradnje željeznice Brod – Sisak preko Sunje, no još uvijek se ne gradi. Niže potpisani su doznali kako je ove godine izdano nekoliko koncesija za trasiranje, i to na relacijama Brod – Nova Gradiška – Sunja, Osijek – Našice – Požega – Pakrac – Sisak, te Barč – Daruvar – Pakrac – Stara Gradiška. Konstatira se, da *prometna prilika nije naklonjena geografskom položaju* te se podnosi molba *da se od strane vlade jedna od pruga što prije izgradi, tako da budu povezana trgovišta Pakrac i Daruvar.* Ispod zahtjeva potpisana su 102 člana glavne skupštine Pakračke gospodarske podružnice.[272] Budući da na navedenu molbu vjerojatno nisu dobili odgovarajuću reakciju, dana 10. prosinca 1882. stanovnici Pakračke podžupanije traže od bana Ladislava Pejačevića da urgira u ministra za javne radnje i komunikacije u Budimpešti, kako bi napokon počeli radovi na izgradnji željeznice.[273] Nadležni je ministar 11. ožujka 1883. odgovorio da je odobrio pripremne radove („podijelio dozvole za predradnje“) i čim dobije gotove projekte, potrudit će se da što prije počnu radovi.[274]

271 Više iz povijesti izgradnje željeznica vidi zbornik *Sto godina železnica Jugoslavije*.

272 Hrvatski državni arhiv (HDA), Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade (UOZV), 10 – 4., 1882

273 HDA, UOZV, 10 – 4., 1882.

274 HDA, UOZV, 10 – 4., 1883.

Ovaj odgovor ministra bio je vjerojatno rezultat rasprave koja je održana 28. siječnja 1883. na željezničkom odsjeku ministarstva, i na kojoj su razmatrani uvjeti izdavanja dozvola za realizaciju ove pruge.

Nakon toga, 4. travnja 1883., Podžupanijska skupština u Pakracu izabire izvršni odbor sa predsjednikom Ljudevitom Steinom. Dana 4. svibnja 1883. Odsjek za unutarnje poslove Zemaljske vlade prenosi ministarski otpis od 21. ožujka 1883. br. 13441, prema kojem je ing. Bernhardu Trochu i dr. dodijeljena dozvola za predradnje za gradnju pruge od Barča do Virovitice, Daruvara i Pakraca, s ciljem utvrđivanja njezine točne trase[275]. Dana 17. siječnja 1884. Pakračka podžupanija podnosi molbu predsjedništva zastupstva učesnika gradnje željeznice Barč – Pakrac adresiranu banu Khuen-Héderváryju, kojega moli za upliv i podupiranje njene gradnje. Navodi se kako su najbliže prometujuće željeznice Žakanj (Gyékényes) – Zagreb – Sisak i Osijek – Dalj – Vinkovci – Brod, a između njih šuplji je prostor, koji bi ispunila pruga Barč – Pakrac s odvojcima Terezovac (Suhopolje) – Slatina i Veliki Bastaji – Zdenci (Končanica).[276]

Ova je molba najvjerojatnije izazvana izmjenom bana, kojim pred kraj 1883. godine postaje Dragutin Khuen-Héderváry. Ovaj ban ide na ruku slavonskoj aristokraciji, dok u gradovima želi zadržati sitni obrtnički karakter, kako ne bi konkurirali ugarskoj industriji. Khuen-Héderváry za vrijeme svoje vlasti podupire eksploataciju šuma pa tako nastaje konjunktura trgovine bačvarskim dužicama za francusko i njemačko podrumarstvo.[277] Nakon njegova imenovanja nastaju napokon povoljni uvjeti za izgradnju spominjane pruge Barč – Pakrac. Glavni razlog izgradnje željeznice koja je počinjala u Barču (u Mađarskoj na lijevoj obali Drave) i vodila preko Virovitice, Daruvara do Pakraca, bila je intenzivna sječa drvne mase u slavonskom gorju. Drvna sirovina se putem željeznice izvozila uglavnom za Francusku, gdje su se od hrastovih dužica proizvodile bačve za konjak. U Barč je već 60. godina stigla pruga iz pravca Murakeresztúra, koja je bila odvojak pravca Budimpešta – Čakovec – Pragersko (i dalje put Trsta, odnosno Beča). U Barču je bila i podružnica francuske tvrtke *Société d'Importation de Chêne*, koja se bavila trgovinom sa drvetom.[278]

Prije početka izgradnje željezničkih pruga izvođene su takozvane političke ophodnje (upravni ophod) budućih trasa. Naredbom ovlaštenog Kraljevskog ugarskog ministra za javne radnje i komunikacije u Budimpešti od 17. srpnja 1884. br. 23095 određen je upravni ophod barčko-pakračke željeznice. U tu svrhu oformljena je specijalna komisija, čiji su članovi bili predstavnici ministarstva (Budimpešta), Zemaljske vlade (Zagreb), željezničke kompanije, graditelja, županije (Virovitičke i Požeške) te lokalne samouprave. Zapisnik političke ophodnje

275 HDA, UOZV, 10 – 4., 1883.

276 HDA, UOZV, 10 – 4., 1884.

277 KARAMAN, 1966., 319.

278 KARAMAN, 1966., 300.

pruge Barč – Pakrac počeo se pisati u Barču 31. srpnja 1884. i nastavljen je u nekoliko sljedećih dana, dok je trajala sama ophodnja. Zapisnik je sadržavao glavne odredbe do izgradnje pruge, a raščlanjen je na dijelove po pojedinim upravnim općinama. Na terenu je utvrđena trasa, rješavala su se konkretna tehnička pitanja izgradnje, primjedbe pojedinih stranaka. Stoga je ophodnja trajala nekoliko dana, a na njezinu završetku je činovnik ministarstva dodijelio usmeno građevinsku dozvolu. Na osnovi navedenog zapisnika ovlašteno ministarstvo dana 25. rujna 1884. pod brojem 31497 pismeno potvrđuje prethodno usmeno dodijeljenu dozvolu za izgradnju ove željeznice, izuzimajući postaje Gjulaves (danas Đulovac) i Pakrac. Ministarstvo je uzelo u obzir molbu Lukača da se u tom selu izgradi stanica, Gjulavesi da se stanica smjesti izvan sela te zahtjev da u Pakracu stanica treba biti uz cestu. Pismena građevinska dozvola uručena je Pakračkoj podžupaniji posredstvom Odjela za unutarnje poslove Zemaljske vlade.[279]

Na ovome mjestu valja podsjetiti na strateški položaj Gjulavesi. Ovo selo se, naime, nalazi na prijevoju između Bilogore i Slavonskoga gorja, preko kojega je za željeznicu bio najpovoljniji prijelaz između dolina Drave i Ilove. Pri političkoj ophodnji su se predstavnici sela isprva suglasili s prugom koja bi prolazila njegovim središtem, s uvjetom da kolodvor bude izvan naselja. Kasnije su se seljani predomislili i nisu htjeli u selu ni kolodvor, a ni prugu. Kao odštetu tražili su novac za zemljište, na kojemu bi sagradili crkvu.

Pitanje postaje Gjulaves i pruge preko tog sela riješeno je pred sâm kraj 1884. godine. Podžupanija Pakračka uručuje dana 31. prosinca 1884. pod brojem 11944 Odboru za unutarnje poslove Zemaljske vlade sjednički zapisnik zastupstva upravne općine Bastaji (u čijem je tada Gjulaves bio sastavu) iz dana 30. prosinca 1884. godine. U zapisniku se navodi, kako je zastupstvo odobrilo nagodbu rečenog mjesta (Gjulaves) s građevnim društvom Barčko – pakračke željeznice od 22. studenoga 1884. glede željezničke pruge i stanice u Gjulavesi. Mjesna općina Gjulaves je primila od građevnoga društva odštetnu svotu od 200 forinti na ime nabavnih troškova prikladnog zemljišta za gradnju crkve.[280]

Građevinskoj tvrtki, dakle, nije preostalo ništa drugo nego pristati na navedenu ucjenu. Nakon uplaćene odštete, nije samo kroz selo išla pruga, nego je tu, upravo u njegovu središtu, bio sagrađen i kolodvor. U njegovoj blizini je ubrzo nakon toga sagrađena i rimokatolička crkva Sv. Duha. Nakon dovršenih građevinskih radova, a prije njezina puštanja u promet, izvršen je tehničko-redarstveni ophod pruge Barč – Pakrac. Zapisnik je sastavljen u Daruvaru dana 16. kolovoza 1885. i preko Budimpešte je putem ovlaštenog ministarstva uručen Zemaljskoj vladi u Zagrebu. Sastavljanju zapisnika bili su prisutni predstavnici navedenog ministarstva, Kraljevskog ugarskog željezničkoga glavnog nadzorništva, Zemaljske vlade, županije Somogy, podžupanija Virovitičke i Pakračke, C. – Kr. povlaštene *Južne željeznice*, dioničkog društva

[279] HDA, UOZV, 10 – 4., 1884.

[280] HDA, UOZV, 10 – 4., 1884

Barč – Pakračke željeznice i građevnog poduzetništva. Ophodnja je izvršena na osnovi otpisa ovlaštenog ministarstva od 4. kolovoza 1885., br. 28875, te je konstatirano da su zadovoljene točke a – e § *Željezničkoga prometnog reda* od 16. studenog 1851. Dalje se navodi da je most na Dravi sposoban za promet da je sve izvedeno prema uvjetima političke ophodnje i da osoblja ima u dovoljnome broju. Voditelj povjerenstva je na temelju ministarskog ovlaštenja dopustio da se ophođena pruga od 18. kolovoza 1885. preda prometu, uz neke sitne dopune. [281]

Još tijekom godine 1885. (4. listopada) otvoren je promet na „krilnim" prugama (odvojci) Terezovac (Suhopolje) – Slatina i Bastaji – Zdenci (Končanica).[282] Ova druga pruga imala je krajnju stanicu u blizini današnje ribarske kolibe, prestala je prometovati nakon Drugoga svjetskog rata i ubrzo nakon toga je demontirana. Kao što se vidi iz gore navedenog, pruga Barč – Pakrac, uključujući njezine odvojke, trebala je biti željeznica od lokalnog značaja, koju je gradilo društvo Vicinalna željeznica Barč – Pakrac.[283] Na posljetku su na pruzi prometovale Južne željeznice, kao i na pruzi koja se u Barč prethodno sagrađena iz pravca Murakeresztúra i Budimpešte, odnosno Pragerska.

Najbliže željeznice u Hrvatskoj 1885. godine bile su pruge Gykenyes – Koprivnica – Zagreb, Zagreb – Sisak – Dobrljin i Dalj – Vinkovci – Slavonski Brod. Željeznica Barč – Pakrac bila je jedan od produženih krakova austro-ugarskih željeznica s centrom u Budimpešti, odnosno Beču. Ispunjavala je, kako je već gore napisano, prazan prostor u središtu dravsko-savskog međurječja. Zanimljivo, pošiljka je iz Zagreba ili Slavonskoga Broda putovala preko Ugarske, ali i tako se u ono vrijeme radilo o najbržemu i najsigurnijem načinu poštanskog prometa. Godine 1894. su u krajnju stanicu u Pakracu stizala tek dva putnička vlaka, i to u 13:20 i 22:00, polasci za Barč bili su u 6:00 i 14:50. Prioritet su bila putovanja na velike udaljenosti u Zagreb, Budimpeštu ili Beč, a presjedalo se u Žakanju (Zákány, danas Gyekenyes).[284] Zahvaljujući za svoje vrijeme brzome, sigurnom i komfornome načinu prijevoza, čitav je kraj počeo napredovati. U daruvarske i lipičke kupke dolazi nekoliko puta više gostiju, a razvija se također industrija. Pruga Barč – Pakrac jedna je od najstarijih željeznica u Slavoniji. Pakrac i Daruvar imali su željeznicu prije županijskih središta Požega, Varaždin ili Bjelovar.

2. Pruga Osijek – Nova Kapela – Batrina s odvojkom Pleternica – Požega

Pošto je godine 1885. na području požeške županije puštena u promet pruga Barč – Pakrac te 1888. sagrađena pruga Sunja – Nova Gradiška i 1889. Nova Gradiška – Slavonski Brod

[281] HDA, UOZV, 10 – 4., 1885.

[282] *Sto godina železnica Jugoslavije*, 82.

[283] *Sto godina železnica Jugoslavije*, 87.

[284] *Glasnik županije Požeške: list za pouku gospodarstvo, zabavu, društveni i javni život* (GŽP), 30/1894.

(uspostavljen pravac Vinkovci – Sisak – Zagreb),[285] jača pritisak na izgradnju pruge, koja bi dovela željeznicu i u županijsko središte – Požegu. *Glasnik županije Požeške* o željezničkoj problematici piše neprestano već od 1891. godine. Ispočetka je razmatrana mogućnost spojiti grad Požegu na posavsku željeznicu, i to krilnom prugom iz Nove Gradiške. Na kraju željeznica u Požegu stiže iz pravca Pleternice, i to kao slijepi odvojak željeznice Osijek – Našice – Batrina. Pruga, građena Društvom slavonskih lokalnih željeznica, bila je od presudnoga geostrateškog interesa za razvoj cijele regije.[286] Transverzalna željeznica, koja je išla sredinom Slavonije, dala je jak poticaj ekonomskom razvoju kraja, a ujedno je značajno skratila put od Osijeka do Zagreba. Devedesetih je godina 19. stoljeća izgrađena pruga s krajnjom stanicom u Požegi, a do Velike je željeznica produžena tek 1914. godine.[287]

U Budimpešti su 13. listopada 1892. potpisani ugovori o gradnji pruge. Prugu je trebao izvesti građevni poduzetnik Ivan Horský, a gradnju su trebali financirati Haas i Deutsch iz Budimpešte. U isto je vrijeme u Požegu pristigla peticija iz Virovitičke županije (sa sjedištem u Osijeku), sa zahtjevom da se pruga gradi i od Požege prema Novoj Gradišci.[288]

Gradnja je trebala krenuti početkom travnja 1893., a do 1. listopada već bi se uspostavio promet na dionici Osijek – Našice. Sljedeće građevinske sezone planirano je dovršenje čitave željeznice. Početkom jeseni 1893. ova je dionica doista gotovo dovršena, a vlakovi, prema planu, trebali su voziti od 1. listopada. Vožnja od Osijeka do Našica trebala je trajati čak 2,5 sata. Zbog nekih nenavedenih komplikacija pruga je otvorena tek 28. studenoga.[289] Zemljani radovi na trasi pruge kroz Požešku dolinu počeli su u kolovozu 1893. godine. U veljači 1894. grad Požega je otkupio nekoliko kuća u Njemačkoj ulici, koje su smetale gradnji budućega kolodvora. Ubrzo nakon toga, otpočelo je kopanje temelja za kolodvorsku zgradu. U kolovozu 1894. zemljani su radovi i mostovi na potezu preko Krndije gotovi, a na relaciji Batrina – Požega već položene tračnice.[290]

U srijedu 25. kolovoza 1894., oko 18:30, u Požegu je stigao prvi vlak. Ovaj vlak nije bio prva redovita linija, radilo se vjerojatno o službenom vlaku otpravljenom u svrhu tehničko-redarstvene ophodnje. Kompozicija je stigla od Batrine, potez od Pleternice do Našica u to vrijeme još nije bio dovršen. Vlak je bio iskićen vijencima, a na kolodvoru se vijorila hrvatska trobojnica. Narod je klicao *živio*.[291] Pruga preko Krndije dovršena je najesen 1894. godine. Teh-

285 *Sto godina železnica Jugoslavije*, 82.

286 GŽP, 43/1892.

287 *Sto godina železnica Jugoslavije*, 85

288 GŽP, 43/1892.

289 GŽP, 11/1893., 30/1893. i 47/1893.

290 GŽP, 34/1893., 8/1894. i 32/1894.

291 GŽP, 34/1894.

ničko-redarstveni ophod pod vodstvom Ehrehöfera počeo je 29. studenoga 1894. u Našicama. Prvi redoviti vlak iz Osijeka stigao je 2. prosinca i od toga je dana uspostavljen svakodnevni promet. Ovim je vlakom doputovao ban Dragutin Khuen-Héderváry.[292] Nakon uspostavljanja prometa na cijeloj trasi pruge, predviđen je ovaj vozni red: Vlak će iz Osijeka polaziti u 8:32, a njegov dolazak u Batrinu je u 14:14. Noćni vlak iz Batrine trebao bi polaziti u 2:45, a u Osijek bi stigao u 8:31. Između Pleternice i Požege prometovat će četiri para vlakova.[293] Kolodvorska je gostionica dovršena na proljeće 1895., a u ljetu iste godine objavljena namjera da g. Lobe planira nasuprot kolodvora izgraditi svratište.[294]

3. Pruga Banova Jaruga – Pakrac

Devedesetih godina 19. stoljeća dolazi do pojačane izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj. Za ovo je vrijeme karakteristično stvaranje željezničke mreže, koja će nastojati zadovoljiti nacionalne geostrateške interese. To su primjerice pruge Borovo – Vukovar (1891.), Vinkovci – Sremska Mitrovica (1891.), Osijek – Našice (1893.), Našice – Nova Kapela s odvojkom Pleternica – Požega (1894.) Križevci – Bjelovar (1894.), Našice – Slatina (1895.).[295] Na području požeške županije devedesetih je godina 19. stoljeća izgrađena i pruga Novska – Dugo Selo, s odvojkom Banova Jaruga – Pakrac. Ova se pruga u Dugom Selu odvajala od glavne pruge Zagreb – Budimpešta, a u Novskoj se pripajala na ranije otvorenu prugu Vinkovci – Sisak – Zagreb. U Pakračkome je kolodvoru završavala 1885. otvorena pruga Barč – Pakrac.

O izgradnji pruge Dugo Selo – Novska odlučilo je u jesen 1893. *Povjerenstvo za ispitivanje odnošaja ugljenokopa* pri *Kraljevskom Ugarskom ministarstva trgovine* u Budimpešti. Pruga je odobrena početkom 1894. godine. Predsjednikom povjerenstva za izgradnju ustanovljen je grof Artur Berthold.[296] Politička ophodnja krilne pruge Piljenica (danas Banova Jaruga) – Pakrac pod vodstvom min. savjetnika V. Ehrenhöfera izvršena je 7. ožujka. Zastupnici općina tražili su da se početna stanica zove Piljenica – Banova Jaruga, zbog blizine navedenog mjesta. I ovu je prugu gradio građevinski poduzetnik Horsky.[297] Otkup zemljišta trebao je početi u

[292] GŽP, 48/1894. i 49/1894.

[293] GŽP, 42/1894. Vozni red za stanicu u Požegi objavljen je u *Glasniku* 47/1894.

[294] GŽP, 15/1895. i 35/1895.

[295] *Sto godina železnica Jugoslavije*, 82.-83.

[296] GŽP, 43/1893. i 11/1894.

[297] Zanimljivo, poduzetnik koji je vodio gradnju ove pruge bio je Jan (Ivan) Horský, podrijetlom Čeh. Suvremeni tisak o njemu govori kao o iskusnom graditelju, koji je Hrvatskoj – Slavoniji do tada sagradio pruge Inđija – (Sremska) Mitrovica, Brod – Dalj, Šamac – Vrpolje, Osijek – Batrina i spremao se graditi prugu Vrpolje – Osijek. U Bosni je Horský sagradio željeznicu Žepče – Zenica.

svibnju, a građevinski radovi trebali su otpočeti u lipnju ili srpnju.[298] Gradnja ove vicinalne pruge kroz nezahtjevan teren tekla je vrlo sporo. Tehničko-redarstvena ophodnja pod Ehrenhöferovim vodstvom izvršena je tek 27. i 28. studenoga 1897. godine. Zapisnik je sastavljen 29. studenog u dvorani lječilišta u Lipiku, gdje je tom prilikom upriličen banket.[299]

Prosječna brzina vlakova na novosagrađenoj pruzi bila je vrlo niska. Primjerice, vlak koji je polazio iz Dugog Sela u 9:00, bio je u Banovoj Jaruzi tek u 12:54. Vlak, koji je odavde polazio u pravcu Pakraca, na svoje odredište stigao je u 14:40. Riječ je bila najvjerojatnije o takozvanom kombiniranim vlakovima, koji su osim putnika prevozili i robu te je u svakoj stanici bio utovar i istovar.

4. Zaključak

Puštanjem u promet pruge Banova Jaruga – Pakrac napokon je nastala okomita spojnica Podravine i Posavine. No promet je izrazito komplicirala činjenica da je na njezinu sjevernom dijelu od Pakraca do Barča prometovalo društvo *Južne željeznice*, a na dijelu do Banove Jaruge i Dugog Sela Mađarske kraljevske željeznice. Od geostrateškog značaja za županiju bila je izgradnja pruge od Požege u pravcu zapada, kanjonom između Psunja i Papuka preko Bučja u Pakrac. Ovom bi se prugom ne samo povezali zapadni dijelovi županije sa Požegom, nego bi se uspostavila veza s ranije otvorenom prugom prema Barču. U svibnju 1894. je Upravni odbor Požeške županije odlučio rekvirirati tehnički operat o trasiranju pruge Sisak – Kutina – Pakrac – Požega – Osijek. Krajem proljeća 1894. grof Aladar Janković i Vjekoslav (Alojzije, Alajos) Tüköry dobivaju prethodnu koncesiju za izgradnju nove pruge Pakrac – Požega. Administrativna (politička) ophodnja pruge izvedena je tek ujesen 1896. Prugu je trebao graditi Horský, a predsjedavajući komisije bio je Ehrenhöfer.[300] Pruga Požega – Pakrac nikada nije puštena u promet, sagrađena je tek uskotračna željeznica iz Pakraca na Zvečevo. Pred kraj 1895. godine otvorena je pruga Szentlörinc – Našice. Ova se je pruga u Slatini nadovezala na odvojak pruge Barč – Pakrac pa je tako napokon uspostavljena podravska trasa od Virovitice preko Našica u Osijek. [301]

***

[298] GŽP, 11/1894.

[299] GŽP, 50/1897.

[300] GŽP, 21/1894., 29/1894. i 47/1896.

[301] GŽP, 52/1895.

IZVORI:

Hrvatski državni arhiv (HDA), fond 79., Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade, (UOZV 10 – 4)

LITERATURA:

BEUC, Ivan. (1985). *Povijest institucija državne vlasti Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije*, Zagreb

Glasnik županije Požeške: list za pouku gospodarstvo, zabavu, društveni i javni život. 1891. – 1919., Požega (GŽP)

KARAMAN, Igor. (1966). Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenom sistemom (1868. – 1918.). In: Zbornik 4. Historijski institut Slavonije, Slavonski Brod.

Sto godina železnica Jugoslavije. (1951). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije, Beograd.

SUMMARY

Building the railroads in the Požega county at the end of the 19th century

The last two decades of the 19th century are a time of stronger building of the railroad infrastructure in Slavonia. In the year 1885, the Barč – Pakrac railroad was put into business. It had the main role of transporting wooden materials from the western parts of the Slavonian mounts. In the beginning of the 90s (1893 – 1894), the Osijek – Našice – Nova Kapela – Batrina railroad was built with the Pleternica – Požega branch which passed diagonally through the center of Slavonia and which should have been of strategic value for the development of the economy of this region. In the year 1897, a railroad was put into business which came into Pakrac from the opposite side, from the Banova Jaruga and Dugo Selo area. The notion of building the aforementioned railroads was studied mostly based on documents stored in the Croatian State Archive (the Department for Internal Affairs of the Land Government fund) and the news published in the press of the time (Glasnik županije Požeške).

Key words: railroad, Croatia in the settlement period, railroad history.